

MOTION VON BERTY ZEITER, ANNA LUSTENBERGER-SEITZ UND
MARTIN STUBER

BETREFFEND ZWECKMÄSSIGKEITSSTUDIE FÜR "BYPASS
NEUFELD-INWIL" STATT TANGENTE NEUFELD

VOM 28. SEPTEMBER 2004

Die Kantonsrätinnen Berty Zeiter und Anna Lustenberger-Seitz, beide Baar, sowie Kantonrat Martin Stuber, Zug, haben am 28. September 2004 folgende **Motion** eingereicht:

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Zweckmässigkeitsstudie (Kosten-Nutzen Analyse) für einen direkten Anschluss (in Tieflage oder unterirdisch) des Arbeitsplatzgebietes Inwil/Grienbach/V-Zug an die A4 via Südstrasse zu erstellen und dem Kantonsrat spätestens mit Genehmigung des Generellen Projektes (Tangente Neufeld) zur Kenntnisnahme vorzulegen. Dabei sind auch die flankierenden Massnahmen zur Verhinderung einer Mehrbelastung der Industriestrasse südlich der Feldstrasse aufzuzeigen.
2. Die Motion (Erstellung einer Zweckmässigkeitsstudie) ist **sofort** erheblich zu erklären.

Begründung:

Gemäss § 38 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Kantonsrates (BGS 141.1) kann der Regierungsrat durch eine Motion - unter anderem - beauftragt werden, bestimmte Massnahmen zu treffen. Solche Massnahmen sind jedoch nur dann motionsfähig, wenn sie Sachbereiche betreffen, die in den Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates fallen. Gemäss ständiger Praxis des Kantonsrates sind Motionen, die die Ausarbeitung von Berichten zum Gegenstand haben, motionsfähig, sofern dadurch Grundlagen für weitere Motionen geliefert werden. Im vorliegenden Falle dient die Motion als Vorbereitung für eine allfällige spätere Motion auf eine Änderung des geltenden Richtplanes und ist somit rechtlich zulässig.

Der Nutzen der Tangente Neufeld steht in keinem Verhältnis zu den Kosten - sowohl finanziell, bzgl. Landverbrauch wie auch bzgl. schwerwiegender Beeinträchtigung eines wichtigen Naherholungsgebietes.

Eine Berechnung der Wunschlinien für den Verkehr ab Talacher aus dem Jahre 2000 zeigt deutlich, dass die Tangente Neufeld den ihr zugeschriebenen Nutzen nur sehr eingeschränkt erbringt. Dies wegen des hohen Ziel-Quellverkehrsaufkommens in die Städte Baar und Zug. Nur relativ wenige Autos (rund 2000) suchen den Weg vom Berg auf den Autobahnanschluss der A4 im Neufeld.

Hingegen ist zur Entlastung der Zuger- und Baarerstrasse für den geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse ein direkter Anschluss des ins Gewicht fallenden Arbeitsplatzgebietes Inwil/Grienbach/V-Zug an die A4 möglicherweise sinnvoll.

Dieser „Bypass Neufeld-Inwil“ müsste aber so ausgestaltet sein, dass das Wohnquartier Rosenweg keine Nachteile erleidet und durch flankierende Massnahmen wäre zu gewährleisten, dass die als Quartiersammelstrasse klassifizierte Industriestrasse südlich Göbli-/Feldstrasse keinen Mehrverkehr erhält.

Eine Zweckmässigkeitsstudie mit einer groben Kostenschätzung könnte Aufschluss geben, ob ein solcher Bypass funktioniert und ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Beilage: Wunschlinien des Verkehrs zwischen Talacher und ausgewählten Gebieten im Raum Zug-Baar sowie zwischen dem A4a-Anschluss Zimbel und der Chamerstrasse (Quelle: Kantonsstrassenplanung im Raum Zug/Baar, Bericht zur Korridorwahl, März 2000)
